



Geliş/Received: 22.02.2018 & Kabul/Accepted: 12.04.2018 & Yayınlanma/Published (online): 26.06.2018

## Havacılık Güvenliğinde Güvenlik Mülakatı Uygulaması

Celil Anıl KORKMAZ<sup>1\*</sup>, Erhan BÜTÜN<sup>2</sup>

<sup>1</sup> Havacılık ve Uzay Bilimleri Fakültesi, Kocaeli Üniversitesi

<sup>2</sup> Havacılık ve Uzay Bilimleri Fakültesi, Havacılık Yönetimi Bölümü, Özyeğin Üniversitesi

### Özet

Giderek artan küreselleşme ile tüm ülkelerin birbirine hızlı bir şekilde bağlanması ihtiyacı, havacılık sektörünü yıllar içerisinde ticaretin ana bileşenlerinden biri haline getirmiştir. Sektör kazandığı önem ile de terör gruplarına gittikçe daha çok hedef olmaktadır. Bu nedenle havacılık sektörünü korumaya yönelik alınan önlemler ve gösterilen çabalar büyük önem atfetmektedir. Uçak ile taşınan kargonun taranması gibi yolcuların da güvenlik taramasına sokulması havacılık güvenliğinin sağlanmasında önemli bir tedbir olan güvenlik mülakatı uygulamalarıyla mümkün olmaktadır. Bu makalede güvenlik mülakatı uygulaması ihtiyacının ortaya çıkışı belirtildikten sonra kullanılan uygulamalar irdelenecek ve uygulamalar ile ortaya çıkan çekinceler açıklanacaktır.

**Anahtar Kelimeler:** Havacılık Güvenliği, Güvenlik Mülakatı, Yolcu Ön-Tarama.

## Profiling Application at Aviation Security

### Abstract

The increasing globalization and the need for all countries to connect quickly together has made the aviation industry one of the main components of trade over the years. With the importance that the sector has gained, aviation industry are becoming a big target for terrorist groups. For this reason, the taken measures and efforts to protect the aviation industry attach great importance. Profiling of passengers, such as screening of cargo carried by airplanes, is possible through profiling applications, an important measure in ensuring aviation security. In this article after specify the emergence of the need to profiling application, the applications used will be examined and the drawbacks that arise in the use of the applications will be explained.

**Keywords:** Aviation Security, Profiling, Passenger Pre-Screening.

## 1. Giriş

Her devlet için kritik öneme haiz sektörlerden biri olarak değerlendirilen havacılık; yaratmış olduğu gurur, saygınlık ve küresel ekonomik etkinin bir sonucu olarak devletler tarafından ulusal bir sembol olarak görülmektedir. Günümüzün küreselleşmiş dünyasında, malların hava yoluyla bir yerden başka bir yere gönderilmesi ihtiyacının havacılığı bir zorunluluk haline getirdiği aşikardır. Böylece malların istenilen sınırlar içerisinde taşınması kolay ve daha hızlı bir şekilde gerçekleştirilmektedir. Yükselen ticaret hacimleri sonucu malların bir yerden bir yere gönderilmesinin hız kazanması, havacılığın ön plana çıkmasına ve bunun sonucunda da ekonomik büyümeyi destekleyen kritik bir sektör olarak ortaya çıkmasına neden olmaktadır.

Havacılığın ekonomik hayata yaptığı katkılara ait veriler incelendiğinde, 2016 yılında havayolları ile küresel ticaretin yaklaşık % 35'ine denk gelen 53.9 milyon metrik ton mal taşınmış olup bu miktar da yılda 5,5 trilyon dolar veya her gün için 15,3 milyar dolar değerinde mal demektir [1].

Hızı sayesinde dünyayı daha küçük bir yer haline getirmesi ve bunun ekonomik büyümeye ciddi bir katkı sağlaması, sahip olduğu alt ve üst yapı tesisleri ile işlevsel açıdan büyük önem taşıması ve bunların zarar görmesi ile olumsuz ekonomik etkilere neden olacağı gerçeği, havacılığın, teröristler için cazip bir hedef olmasına neden olmaktadır [2].

Doğrudan ve dolaylı olarak havacılık faaliyetleri kapsamına giren insanların, hava araçlarının ve hava taşımacılığı alt yapısının sabotaj ve terörist saldırılar gibi suç unsuru taşıyan ve bilinçli olarak yaratılmış tehlikelerden korunması ile ilgili faaliyetleri ve bunun için gerekli olan kaynakları kapsayan bir kavramı ifade etmekte olan havacılık güvenliği [3] bu yüzyılın başlıca küresel tehditlerinden birisidir ve kesinlikle tedbir alınması gerekmektedir.

Uçağa patlayıcı yerleştirme, uçak kaçırma ve uçak ile sabotaj faaliyetleri gibi havacılık güvenliğine yönelik terör olaylarının istenilmeyen kişiler elindeki yıkıcı etkisinin ne kadar yüksek olduğu uçakların bir ulaşım ve taşımacılık aracı olarak

kullanılmaya başlanılmasından itibaren geçen süre içerisinde gerçekleştirilen eylemlerde açıkça görülmektedir.

Hava yolu vasıtasıyla taşınmakta olan kişilerin ve malların kontrolü amacıyla kullanılan teknolojiler ve buna bağlı metotlar boldur, ancak sistemlerin pahalı, hacimli ve çeşitli olmasından kaynaklı olarak yeterliliği sorgulanabilmektedir. Bu sistemler ile yapılan kontrollere ilaveten devletler ve havacılık güvenliği ile ilgilenen kuruluşlar, ulaşım kontrol noktalarında bulunan şahısların rastgele ve şüpheli bir durum anında davranışlarını gözleyerek, terörist saldırılarını tespit etme ve bunlara engel olma konusunda büyük çaba göstermektedir.

Yolcu ön tarama ya da risk temelli yaklaşım olarak da adlandırılan güvenlik mülakatı; temelde yolcunun davranışlarından, söylediklerinden, pasaportundan, biletinden, bagajından ve beraberinde seyahat ettiği kişilerden elde edilen bilgilerin, şüpheli işaretler olarak adlandırılan bir dizi kriter ile karşılaştırılması ve eşleşme olması durumunda yolcunun mülakata tabi tutulması üzerine kurulu bir güvenlik sistemidir [4].

Bu çalışmada ilk önce gerçekleşen terör eylemleri sonucu ihtiyacı ortaya çıkan güvenlik mülakatı uygulamasının tarihçesi belirtilmiştir. Daha sonra güvenlik mülakatı ve Amerika Birleşik Devletlerindeki uygulamaları irdelenmiş olup uygulamalar sonucu yolcular için ortaya çıkan çekinceli durumlar açıklanmaya çalışılmıştır.

## 2. Güvenlik Mülakatının Tarihçesi

Uçakların terör örgütleri tarafından bir eylem aracı olarak görülmeye başlanmasıyla beraber terörizm, her zaman hava taşımacılığını kendisine ses getirici bir eylem alanı olarak belirlemiştir. Uçakların ulaşım ve taşımacılık amacıyla kullanılmaya başlanması ile birlikte ortaya çıkan güvenlik zafiyetlerinin giderilmesi için alınan önemli tedbirlerden birisi de güvenlik mülakatı uygulamasıdır. Güvenlik mülakatı uygulamasına sebep olan eylemler silsilesi incelendiğinde ise; tarihte ilk bilinen uçak kaçırma eylemi 21 Şubat 1931 tarihinde Peru'lu devrimcilerinin Pan American Airways System posta uçağını ele

geçirerek şehir üzerinde propaganda broşürlerini bırakmak için pilotun Lima/Peru üzerinde uçuşunun sağlanması şeklinde gerçekleştirilmiştir [5]. İlk ticari uçak bombalama eylemi de United Airlines 629 sefer sayılı uçağı ile seyahat eden bir kadın yolcunun oğlu tarafından çocukluk döneminin intikamını almak amacıyla annesini öldürmek ve büyük bir hayat sigortası ödemesi almak için 1955 yılında gerçekleştirilmiştir [6]. Fidel Castro'nun Küba'da iktidar olması ile birlikte Amerika Birleşik Devletleri ile Küba arasındaki siyasal gerilimin yükselmesi sonucu da siyasal güç amaçlı uçak kaçırma eylemlerinin sayısında önemli artışlar meydana gelmeye başlamıştır. 1970'lerin ortalarına kadar olan süreçte Amerika Birleşik Devletleri'ndeki ve Ortadoğu'daki radikal örgütler davalarını duyurmak amacıyla uçak kaçırma eylemlerini yaygın olarak gerçekleştirdiler. Özellikle 1968 yılında El Al Havayollarına ait 426 sefer sayılı Roma-Tel Aviv uçuşunu gerçekleştirilen uçak Filistin Halk Kurtuluş Cephesi üyeleri tarafından ele geçirildi. Tarihteki en uzun süreli uçak kaçırma eyleminden sonra otoriteler tarafından tehditlere yönelik tedbir alınması gerekliliği belirtildi. Uçak kaçırma eylemlerinin önlenmesine yönelik, Federal Aviation Administration (FAA) ve diğer kuruluşlar, tespit edilen teröristlerin ve uçak kaçırma eylemlerini gerçekleştiren kişilerin özelliklerine ilişkin bilgileri topladı ve inceledi. Araştırmacılar elde edilen bu bilgileri, bir teröristin kimlik tespiti için gerekli ayırt edici özelliklerin bir listesini oluşturmak için kullandılar. Bilimsel, sosyolojik ve psikolojik temelli bir yaklaşım ile güvenlik mülakatının temeli oluşturuldu. Federal Aviation Administration (FAA) tarafından 1969 yılında geliştirilen davranışsal güvenlik mülakatının uygulanması havayollarının takdirine bırakıldı [7]. Profile uyduğu tespit edilen yolcular gizlenmiş silahların tespiti amacıyla araştırıldı uymayan yolculara ise hiç gizlenmiş silah taraması yapılmadı. İdeal olarak, havalimanı personelinin kendi öznel yorumlamasından bağımsız olarak kurulan sistem ile güvenlik mülakatı etkin bir şekilde kullanılmaya başlanılmıştır.

### 3. Güvenlik Mülakatı ve Amerika Birleşik Devletleri Uygulamaları

1980'li yıllarda gerçekleşen uçak bombalama eylemlerine yönelik artan endişe Federal Aviation Administration (FAA) tarafından havayollarının tüm yolculara aşağıdaki iki temel güvenlik sorusunu sormasını istemesine neden oldu [8]:

- Sizden bu uçuşta herhangi bir eşyayı taşımanızı isteyen tanımadığınız birisi var mı?
- Seyahat ettiğiniz eşyalardan herhangi biri, onları paketlediğiniz andan itibaren kontrolünüz dışında bulundu mu?

Sorular temel olarak yüksek riskli bagajları hedeflemek için temel güvenlik tarama önlemleri kapsamında uzun yıllar kullanıldı ancak amacı çok açık olduğu için genellikle eleştirildi [8]. Yine de potansiyel güvenlik tehditlerine karşı yolcu farkındalığını artırmak ve bilinçsiz bir kişiyi uçakta sahibi olmadığı bir eşyayı taşıması için kandırmaya çalışan eylemcilere karşı farkındalık yaratmasını sağlıyordu [8].

21 Aralık 1988 tarihinde Pan Am Havayollarının 103 sefer sayılı uçuşunda içerisine patlayıcı yerleştirilmiş bir radyo terör örgütü üyeleri tarafından çanta içerisine konularak uçağın bagaj kısmına verildi ve İskoçya'nın Lockerbie kasabası üzerinde zaman ayarlı bombanın patlatılarak uçağın infilak ettirilmesi ile sonuçlanan olayda seyahat eden herkes öldü. Maalesef bu olayda uçağa çantanın verilmesini sağlayan kişinin uçak ile seyahat etmediği ortaya çıktı. Yolcu ve Bagaj Uyuşması, yaşanan bu acı trajediden sonra, bagaj içerisine yerleştirilmiş patlayıcı ve tehlikeli maddeler için gelişmiş otomatik taramanın mevcut olmadığı bir zamanda uygulamaya sokuldu. Yolcu ve Bagaj Uyuşması uygulaması ile bir uçağa yüklenen bagajın aslında uçağa binen o uçuşun yolcularına ait olmasını sağlamaktır.

Havayolu yolcu taraması için ihtiyaç, 17 Temmuz 1996 tarihinde New York'tan Paris'e uçan Trans World Airlines'e ait 800 sefer sayılı uçağın infilak etmesinin ardından tekrar ortaya çıktı. Yakıt tankı bu trajediye neden olsa da, medyadaki haberlerin de etkisiyle hükümet yetkilileri uçağın teröristler tarafından yok edildiğini düşündü. Korku ve belirsizliğin olduğu bir ortamda 22 Ağustos 1996

tarihinde Başkan Bill Clinton, Gore Komisyonu olarak da bilinen Beyaz Saray Havacılık Güvenliği ve Emniyeti Komisyonu'nun kurulduğunu açıkladı. Komisyon, havacılık güvenliği ile ilgili çözüm gerektiren konular için yöntem belirlemek amacıyla kırk beş gün çalıştı. Komisyon çalışmalarının sonucu olarak nihai raporunu Şubat 1997'de yayınladı ve yolcu profillemesini iyileştirmek için üç adımdan oluşan otomatik yolcu profillemesini açıkladı [9]:

- İlk olarak, FBI, CIA ve BATF tarafından mümkün olan en iyi profillemeye sistemini geliştirmek için gerekli olan bilinen terörist, uçak kaçırma eylemcileri ve bombacılar değerlendirilmelidir. Bu tür bir profilin oluşturulması, havayollarının otomatik yolcu bilgileriyle eşleştirilebilmesi durumunda, havayollarına faydalı olacağı değerlendirilmektedir.
- İkinci olarak, FBI ve CIA tarafından bilinen ya da şüpheli teröristler hakkındaki önemli istihbarat bilgilerinin, istihbaratın veya kaynaklarının doğruluğuna gölge düşürmeksizin yolcu profillemesinde kullanılmasını sağlayacak bir sistem geliştirmelidir.
- Üçüncü olarak, profil oluşturma sistemlerinin geliştirilmesi ve kullanılmasından doğan özgürlükler sorularına ilişkin bir danışma kurulu komisyon tarafından kurulacaktır.

### 3.1. Bilgisayar Destekli Yolcu Tarama Sistemi (Computer Assisted Passenger Prescreening System (CAPPS))

Birinci nesil bilgisayar destekli havayolu yolcu profillemeye sistemi, Northwest Airlines tarafından Federal Aviation Administration (FAA) tarafından verilen bir hibe kapsamında Gore Komisyonunda alınan kararlar neticesinde 1996 yılında geliştirildi. Bir prototipi test ettikten sonra, Northwest Airlines 1997 yılında Federal Aviation Administration (FAA) aracılığıyla profillemeye yazılımını diğer havayollarının da kullanımına sundu. CAPPS başlangıçta bir profillemeye sistemi değil, daha çok "yönetim aracı" olarak sunuldu.

CAPPS, yüksek güvenlik önlemlerine tabi tutulan yolcuları tanımlamak üzere yaklaşık otuz dokuz veri toplamak suretiyle çalışma prensibi üzerine

kuruldu. Federal Aviation Administration (FAA); ırk, etnisite, din ve cinsiyetin CAPPS analizinde bir faktör olmadığını ancak profillerin etkinliğini ortadan kaldıracığını belirterek işlem maddelerinin gizli kalması gerektiğini belirtmektedir [9]. Belli bir yolcunun profilinin CAPPS sisteminin işlem maddelerini tetikleme durumunda, bu yolcu "seçilmiş" biri olarak tanımlanacak olup yolcu varış yeri ve mevcut gelişmiş teknolojinin kullanımını da dahil olmak üzere çeşitli faktörlere bağlı olan ilave güvenlik önlemleri alınacaktır [10].

Ancak güvenlik uzmanları sistemin yetersiz olduğunu belirterek iyi çalışmadığını söylediler ve sisteminin kullanımına yönelik olarak da itirazları iki şekilde ortaya attılar [11]: CAPPS; belirli terörist tehditleri önleme konusunda yetersiz ve sistem tarafından denetlenen tüm kişilerin gizliliğini açık etmesinin yanı sıra anayasaya aykırı bir şekilde insanlar arasında ayrımcılığa da yol açtı.

CAPPS sisteminin belirli terörist tehditleri önleme konusunda yetersiz kaldığının savunucuları bilgisayar destekli bir yolcu tarama sisteminin teröristin şüphelenilmeyen arkadaşı veya akrabasının eşyası içerisine yerleştirilen patlayıcıları ortaya çıkarmak için yetersiz olduğunu ileri sürmekte ve örnek olarak da United Airlines 629 sefer sayılı uçağı ile seyahat eden bir kadın yolcunun oğlu tarafından çocukluk döneminin intikamını almak amacıyla annesini öldürmek ve büyük bir hayat sigortası ödemesi almak için 1955 yılında gerçekleştirdiği bombalama eylemini vermektedir.

Sistem tarafından denetlenen tüm kişilerin gizliliğini açık etmesinin yanı sıra anayasaya aykırı bir şekilde insanlar arasında ayrımcılığa yol açtığını savunanlar ise, CAPPS verilerinin bütünlüğü ile CAPPS kaynaklarının güvenilirliğinin sorgulanabilir olmasını ve terörizm ya da havacılık güvenliği ile ilgili olmayan amaçlar için CAPPS verilerinin diğer kamu kuruluşlarına dağıtılması olasılığı üzerinde durdular.

Özellikle The American Civil Liberties Union (ACLU), CAPPS sisteminin kişisel bilgilerin gizliliği ile ilgili endişeleri artırdığını savunarak alternatif olarak profil oluşturma dışındaki şüpheli

cezai faaliyetlerin somut kanıtlarını belirlemek için güvenlik personelinin eğitilmesi, havayolu personelinin ve havayolu güvenlik çalışanlarının taranması, yabancı havalimanlarında güvenlik standartlarını uygulamak için tedbirler alınması ve havacılık güvenliğini tehlikeye atmadan yolcu mahremiyetini sağlamak için FBI ile kolluk kuvvetlerinin yolcu kayıtlarına erişimini sınırlandırma gibi yöntemlerin uygulanmasını önerdi [12].

### **3.2. Bilgisayar Destekli Yolcu Tarama Sistemi II (Computer Assisted Passenger Prescreening System (CAPPS) II)**

11 Eylül 2001 terör saldırılarından sonra, havacılık güvenliği yetkilileri CAPPS' in yeteneklerini geliştirerek, güvenliğin sağlanması ve yolcu haklarının korunması gibi kapsamlı konuların dikkate alındığı bir sistemin kullanılması için çalışmalara başladı. Buradan hareketle CAPPS II, terörle mücadele etmek ve uçakların başka kişilerce ele geçirilmesini önlemek için 1 Ağustos 2003 tarihinde Transportation Security Administration (TSA) tarafından önerildi. CAPPS II'nin geliştirilmesi için Lockheed Martin firması seçildi. Lockheed Martin firması tarafından geliştirilen CAPPS II, tehlikeli maddelerin ve kişilerin taranmasını iyileştirmek için devlet ve ticari sektör veri tabanlarını kullanmak üzere tasarlanmıştır [9]. CAPPS II, güvenlik değerlendirmesi için yolcu adı, ev adresi, telefon numarası ve doğum tarihi de dahil olmak üzere her yolcunun PNR'sini kontrol ederek yolcuların kimliğini belirlemeyi amaçladı. Elde edilen bahse konu bilgiler ile CAPPS II; yolcunun kimliğini hızla doğrulayacak, ticari sektör veri tabanında mevcut veriler ile devlet veri tabanında mevcut istihbarat bilgilerini kullanarak bir risk değerlendirmesi yapacaktır. Yapılan risk değerlendirmesi sonucunda da Transportation Security Administration (TSA) yolcu için risksiz, bilinmeyen ve yüksek riskli değerlendirmesini yaparak kırmızı, sarı veya yeşil renkli sayı atayacak ve bu renkli sayı yolcunun biniş kartı üzerinde şifrelenecektir [13]. Kırmızı renkli sayı, bir yolcunun uçakta bulunan insanların fiziksel güvenliğine bir tehdit oluşturduğu ve uçağa binmesine izin verilmeyeceği, sarı renkli sayı, bir yolcunun potansiyel bir tehdit oluşturduğu ve

uçağa binmesine izin verilmeden önce daha fazla güvenlik kontrolünden geçmesi gerektiği, yeşil renkli sayı, bir yolcunun güvenliği tehdit etmediği ve uçağa binmek için herhangi bir engel olmadığı anlamına gelmektedir [14]. Eleştirmenler, CAPPS II ile hava yolu seyahatine ilişkin olmayan ticari sektör veri tabanlarının kullanılarak bir yolcunun anayasal haklarına müdahale edileceğini savundular. CAPPS II kullanımı ile verilen bir takım hatalı kararlar sonucu sisteme muhalif olan kesimler; bahse konu sistem ile hava yolları ile daha güvenli yolculuklar edilemeyeceğini aksine sistemin yolcular için istenmeyen ve olumsuz sonuçlar doğuracağını iddia etti. İddia edilen hatalı kararlar sonucu; General Accounting Office (GAO), CAPPS II'nin geliştirilmesi, işletilmesi ve halk tarafından kabul görmesi ile ilgili olarak belirlenen sekiz maddeden sadece birisinin Transportation Security Administration (TSA) tarafından ele alınması sonucu karşılaşılan problemler ile bu problemleri düzeltici işlemlerin yapılmasını belirten bir raporu [15] yayınladıktan sonra CAPPS II'nin uygulanması Transportation Security Administration (TSA) tarafından durduruldu. Transportation Security Administration (TSA) tarafından düzeltici işlemlerin yapılmadığı ve yolcular hakkında bilgi toplama işlemlerine devam ettiği ortaya çıkınca CAPPS II'nin uygulanması 2004'ün temmuz ayında askıya alındı.

### **3.3. Güvenli Uçuş (Secure Flight)**

Ağustos 2004'te Transportation Security Administration (TSA) yeni nesil bir sistem olan "Secure Flight"ı tanıttıktan sonra programı 2009 yılında uygulamaya soktu ve Kasım 2010'da Amerika Birleşik Devletleri havalimanlarını kullanan tüm hava yollarını programa dahil etme işlemini tamamladı [16]. Secure Flight, uçamaz ve tekrar güvenlik kontrolü gerektiren kişi listelerinin bir terörist tarama veri tabanı aracılığıyla iyileştirilmesini uygulamak üzere tasarlanmıştır. Sistemin Secure Flight olarak tanıtılması terörist riski temelli bir kimlik değerlendirme aracı olarak tasarlanmasından kaynaklanmaktadır. Secure Flight sistemi, ticari sektör veri tabanlarına sadece bir yolcunun gerçek kimliğini doğrulamak ve yalnızca havacılık güvenliği ile ilgili amaçlar için bir risk puanı hesaplamak için erişmektedir. Secure

Flight sisteminin bazı kişileri hatalı tanımlayarak ilave güvenlik kontrollerine sebebiyet vermesi, hatalı tanımlanan kişilerin listelerden kalıcı olarak kaldırılacağını garanti etmemesi, mağduriyet yaşayanlara yönelik tazminat süreçlerinin oluşturulmaması gibi eleştiriler genel anlamda sistem hakkında güvensizlik yaratmaktadır [17].

### **3.4. Kayıtlı Yolcu Programı (Registered Traveler Program)**

CAPPS, CAPPS II ve Secure Flight güvenlik sistemlerinin sahip olduğu eksikler ve yolcu müsaadesi olmadan anayasal haklarına yönelik müdahaleler üzerine oluşan tartışmalar sonucunda genel kabul göremeden uygulamadan kaldırılmak zorunda kaldı. Ancak, havacılık güvenliği için gelişmiş biyometrik teknoloji uygulamalarının geliştirilmeye ve kullanılmasına yönelik çalışmaların bir ürünü olan Registered Traveler Program 2006 yılında test edilmeye başlandı [18]. Program esasen bir kimlik doğrulama çabası taşımakta olup, yolcuları; biyografik ve biyometrik verilerini gönüllü olarak profil oluşturma için razı etmeye davet etmeyi amaçlamaktadır. Bu programa katılmak isteyen yolcular, gönüllü olarak bir ücret ödeyecek ve biyografik bilgi, parmak izi ile iris görüntülerinin biyometrik olarak şifrelediği Registered Traveler kart sahibi olmak için ayrıntılı bir güvenlik kontrolüne tabi tutulacaktır. Program ile minimum güvenlik riski taşıyan yolcuların tespit edilmesi ve daha sonra bu yolculardan elde edilen kazanımlar sayesinde gelişmiş bir güvenlik kontrol noktası deneyimine sahip olmak hedeflenmektedir.

Registered Traveler programının CAPPS, CAPPS II ve Secure Flight'a nazaran tüketici dostu ve nispeten daha şeffaf olmasına rağmen, Registered Traveler programı mahremiyeti yersiz bir şekilde ihlal ettiği ve teröristlerin rahatça terör eylemi gerçekleştirmek için yanlış kimlik tespiti yaptırarak güvenlik önlemlerinin azaltıldığı Registered Traveler olabilecekleri gerekçesiyle eleştirildi [12].

### **3.5. Gözlem Teknikleriyle Yolcuların Taranması (Screening Passengers by Observational Techniques (SPOT))**

Program, havalimanlarında bulunan insanlar arasındaki potansiyel teröristleri hepsi stres, korku ya da yanıltma işareti olan 94 objektif kriter ile belirlemeyi amaçlamakta olup yeterli miktarda kriteri karşılayan yolcular, program kapsamında ek taramaya yönlendirilmektedir [19]. Program 2003 yılından itibaren test edilmeye başlandı ve 2007 yılından itibaren de kullanıma sunuldu. Program, davranışsal gözlem de dahil olmak üzere, suçlu profillemeye yöntemlerine ve davranış değerlendirme stratejilerine dayanan yasa uygulayıcı teknikleri kaynak almaktadır. Ancak bilimsel geçerliliği ve operasyonel faydası konusu ile ilgili program maliyetleri ve devam eden eleştirel sorular, kurulduğu günden bu yana program üzerinde var olan tartışmalarda ana endişe kaynağını oluşturmaktadır.

### **3.6. Ön-Kontrol Programı (Pre-Check Program)**

Davranışsal tespit temelli programlar sert bir biçimde eleştirilirken, düşük riskli yolcuların geçiş işlemlerini hızlandırmak için tasarlanmış güvenilir bir program olan Pre-Check programı kullanıcılar tarafından daha olumlu tepkiler aldı ve 2011 yılında kullanıma sunularak 2012 yılında tamamen faaliyete geçirilmesi sağlandı [20]. Pre-Check programının da biyografik ile biyometrik verilere ihtiyaç duyması ve katılım için ücret gerektirmesi sebebiyle daha önce kullanıma sunulan Registered Traveler programına benzemektedir. Pre-Check programı, biyografik temelli kapsamlı güvenlik kontrollerini tekrar oluşturdu ve Registered Traveler programı gibi bir biyometrik kimlik kartı yayınlamayı onaylanmış bir kişiye, uçuş rezervasyonları sırasında bir seyahat numarası verdi [20]. Programın ciddi anlamda kabul görmesi tarama şeritlerindeki yoğunluğu artırmakta olup bunun da programa üye olmayan kişilerin Pre-Check programına katılımını hızlandırdığı düşünülmektedir.

#### 4. Güvenlik Mülakatı Uygulamaları Hakkındaki Çekinceler

İcra edilmekte olan güvenlik mülakatı uygulamaları üzerindeki tartışmalar ve çekinceler kullanıma sunulduğu ilk günden itibaren süregelmektedir. Uygulamalar hakkındaki çekinceler dört ana konu üzerinde yoğunlaşmaktadır [12].

- Gizlilik ve insan hakları savunucuları güvenlik mülakatı uygulamaları gibi ilave güvenlik önlemlerinin aşırı olduğunu ileri sürmektedirler. Sebep olarak da, 11 Eylül 2001 tarihindeki terör saldırılarını gerçekleştirenlerin uçak ile seyahat edenlerin küçük bir kısmını oluşturduklarını belirtmektedirler. Bundan dolayı güvenlik mülakatı uygulamalarının havacılık güvenliğine tehdit oluşturmayan havayolu yolcularının büyük bir çoğunluğunun gizliliğini ihlal etmektedir.
- Yolculara ait kimlik dosyalarında bulunan bilginin kaynağı ciddi merak uyandırmakta olduğu için güvenlik mülakatı uygulamalarının yolcuları kişisel bilgilerinin kontrolünden mahrum ettiği düşünülmektedir.
- Güvenlik mülakatı uygulamalarının hatalı kararlar verdiği düşünülmektedir. Özellikle isim benzerlikleri ile karşılaşıldığında uygulamaların hatalı karar verdiği görülmektedir. Teröristlerin de kimlik hırsızlığı yaparak uygulamaların hatalı tehdit değerlendirmesi yapmasına sebep vermesi havacılık güvenliğinde ciddi bir kusur yaratacağı değerlendirilmektedir.
- Davranışları veya politikaları Amerika Birleşik Devletleri'nin çıkarları ile çatışan, özellikle Ortadoğu ve Afrika bölgeleriyle bağlantılı olan yolculara karşı önyargılı olduğu ileri sürülmektedir. Bu nedenle, güvenlik mülakatı uygulamalarının yolcuları etnisite, ırk veya din kaynaklı olarak insan haklarına aykırı bir şekilde sınıflandıracağı değerlendirilmektedir.

#### 5. Sonuç

Toplumlarda şiddet ve korku yaratarak insanları huzursuz etmeyi amaçlayan terör örgütlerinin devletler için milli bir simge olan havayolu

taşımacılığına yönelik bir girişimi, eğer yeterli önlem alınmaz ise tahmin edilmesi ve durdurulması zor olup herhangi bir zaman diliminde vuku bulabilmektedir. Bu kapsamda; havayolu ile seyahat eden yolcuların beraberindeki yüklerin harici bir müdahale olmaksızın kontrol edilebilmesi maksadıyla darbeli hızlı nötron analizi, buhar algılama, iz tespiti, köpek timleri, x-ray makineleri, gama ışını, termal nötron aktivasyonu ve radyasyon algılamalı birçok kapsamlı yöntem sürekli geliştirilmekte ve yaygın olarak havalimanlarında kullanılmaktadır.

Havayolu ile seyahat eden yolcuların da güvenlik mülakatı uygulamaları yoluyla ön incelemeye tabi tutulması, beraberlerinde getirmiş olabilecekleri tehlikeli maddelerin tespitine ve verebilecekleri olası zararlara yönelik bir tedbir olarak düşünülmektedir. Çünkü insanların da tehlikeli nesnelere kadar dikkat edilmesi gereken tehlikeli bir yapı olduğu açıktır.

Biyometrik, psikometrik, sosyometrik araçlar vasıtasıyla gerçekleştirilen bahse konu güvenlik mülakatları ile sadece insanların taşıyabilecekleri silahlara değil, aynı zamanda gerektiğinde silah olabilecek insanlara ve onların düşünceleri ile davranışlarına yoğunlaşarak gerçekleştirilmesi muhtemel terör saldırılarının da önüne geçilmesi amaçlanmaktadır.

Seyahat eden insanlara ait tüm bilgilere erişim yetkisi olması sebebiyle güvenlik mülakatı uygulamalarının gizliliği ihlal ettiği düşünülse de etkili bir şekilde kullanıma devam edilmesi güvenli bir havayolu taşımacılığı için önemlidir.

#### Kaynaklar

- [1] IATA (2017). Annual Review. Montreal: IATA Publications.
- [2] Iyer B. H., Sarangal S., Need for Increased Security in Aviation in Cargo Sector, International Conference on Law & Regulation of Air Transport and Space Applications, 2012.
- [3] Gerece E., Havacılık Emniyeti ve Havacılık Güvenliği Kavramları Arasındaki İlişki ve Farkların Belirlenmesine Yönelik Bir Araştırma, İstanbul Üniversitesi İşletme

- İktisadi Enstitüsü Dergisi, Cilt no 17, Sayı 54:26-37, 2006.
- [4] <http://www.havacilikguvenligi.com/guvenlik-mulakati-yonteminin-kisa-tarihcesi-profiling/> (Ziyaret Tarihi: 01 Şubat 2018)
- [5] Duchesneau J., Aviation Terrorism Thwarting High-Impact Low-Probability Attacks, Royal Military College of Canada, Division of Graduate Studies and Research, 2015.
- [6] <http://www.nydailynews.com/news/justice-story/justice-story-son-bomb-mom-luggage-kills-44-flight-article-1.1335372> (Ziyaret Tarihi: 03 Şubat 2018)
- [7] Kraus, Douglas, "Searching for Hijackers: Constitutionality, Costs and Alternatives, University of Chicago Law Review, Vol.40 No.2, 383-420.1973
- [8] <http://abcnews.go.com/US/story?id=91316&page=1> (Ziyaret Tarihi: 03 Şubat 2018)
- [9] Kleiner Y. S., Racial Profiling in the Name of National Security: Protecting Minority Travelers' Civil Liberties in the Age of Terrorism, Boston College Third World Law Journal, Volume 30 Issue 1, 103-144, 2010.
- [10] Ravich M.T., Airline Passenger Profiling Systems After 9/11: Personal Privacy Versus National Security, Journal of the Transportation Research Forum, Vol. 44, No. 2, 127-141, 2005.
- [11] Nojeim, G. T., Aviation Security Profiling and Passengers Civil Liberties, Air & Space Lawyer 13, 3-9, 1998.
- [12] Ravich M.T., Is Airline Passenger Profiling Necessary?, University of Miami Law Review, Vol. 62, No. 1,1-53,2007.
- [13] <https://www.globalsecurity.org/security/systems/cappsii.htm> (Ziyaret Tarihi: 09 Şubat 2018)
- [14] Alberto V., Bogatz D., Computer Assisted Passenger Prescreening System (CAPPS II): National Security V. Civil Liberties, Information Sharing and Homeland Security Conference, 2004.
- [15] GAO (2004). AVIATION SAFETY: Computer-Assisted Passenger Prescreening System Faces Significant Implementation Challenges, Washington: GAO Publications.
- [16] GAO (2014). SECURE FLIGHT: TSA Should Take Additional Steps to Determine Program Effectiveness, Washington: GAO Publications.
- [17] <https://www.aclu.org/other/testimony-timothy-d-sparapani-aclu-legislative-counsel-secure-flight-and-registered-traveler> (Ziyaret Tarihi: 10 Şubat 2018)
- [18] Kathleen M., Aviation and Airport Security, 2nd ed., CRC Press, Florida, 2009.
- [19] <https://arstechnica.com/tech-policy/2013/11/despite-lack-of-science-tsa-spent-millions-on-behavioral-detection-officers/>(Ziyaret Tarihi: 11 Şubat 2018)
- [20] Congressional Research Service, Risk-Based Approaches to Airline Passenger Screening, R43456, 2014.